Ship-source Oil Pollution Fund Annual Report 1990-1991

Canada

92-01519/

Cover: The Cypriot tanker HAVEN on fire and discharging oil in Genoa roads, Italy, April 1991. This incident has produced more claims on the IOPC Fund than any other incident. Canada is a major contributor to the IOPC Fund.

Photo courtesy: Studio Ing. Mattarelli, Genoa, Italy

Published by the Administrator,
Ship-source Oil Pollution Fund
270 Albert Street, Suite 900
Ottawa, Canada K1A 0N5

Table of Contents

1. Introduction 1
2. The New Legislation 1
3. Contributions to the International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund) 1
4. IOPC Fund Assembly and Executive Committee 3
5. IOPC Fund Working Group 3
6. Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability 4
7. International Group of P & I Clubs 5
8. TOVALOP and CRISTAL 5
9. 1991 International Oil Spill Conference 5
10. Oil Spill Incidents 5
    - 10.1 SOUTH ANGELA 5
    - 10.2 CZANTORIA 6
    - 10.3 NESTUCCA 7
    - 10.4 NEW ZEALAND CARIBBEAN 7
    - 10.5 HAPPY SITANI 7
    - 10.6 TOVE COB 8
    - 10.7 Mystery Oil Spill, Rocky Bay, Nova Scotia 8
    - 10.8 Mystery Oil Spill, Gabarus, Nova Scotia 8
    - 10.9 TRIDENT DELTA 8
    - 10.10 Mystery Oil Spill, Sooke, British Columbia 9
    - 10.11 LOK PRATIMA 9
    - 10.12 Mystery Oil Spill, Wedgeport, Nova Scotia 9
    - 10.13 ARCTURUS / RUBIN LOTUS 9
    - 10.14 St. John's Harbour Spill 9
    - 10.15 AMY & SISTERS 10
    - 10.16 RIO ORINOCO 10
    - 10.17 JAHRE SPRAY 11
    - 10.18 LUCIEN PAQUIN 11
11. Status of the Fund 11

The Honourable Jean Corbeil, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Mr. Corbeil,

1. Introduction

In accordance with Section 722 of the Canada Shipping Act, I herewith submit to you my report on the operations of the Ship-source Oil Pollution Fund for the fiscal year starting on April 1, 1990 and finishing on March 31, 1991.

The undersigned was appointed Administrator of the Maritime Pollution Claims Fund (M.P.C.F.), by Order in Council P.C. 1988-247 dated October 24, 1988 for a term of five years.

On April 24, 1989, the M.P.C.F. was replaced by the Ship-source Oil Pollution Fund (S.O.P.F.), and by Section 89 of an Act to amend the Canada Shipping Act, (S.C. 1987, C.7) the Administrator of the M.P.C.F. on that day, continues in office as Administrator of the S.O.P.F. for the balance of his term of 5 years which will expire on November 17, 1993.

2. The New Legislation

1. The Ship-source Oil Pollution Fund is a creature of statute established by amendments to the Canada Shipping Act which came into force on April 24, 1989.

2. The S.O.P.F. succeeded the M.P.C.F. which had existed since 1973 and the monies in the M.P.C.F. ($149,618,850.24) on the above date were transferred to the S.O.P.F.

3. The S.O.P.F. is a Special Account established in the Accounts of Canada upon which interest is presently credited monthly by the Minister of Finance (about 10.75% per annum during the 1990-91 fiscal year).

4. The Minister of Transport has the statutory power to impose a levy on "contributing oil" imported into or shipped from a place in Canada in bulk as cargo of a ship. The levy is indexed annually to the consumer price index. As of April 1, 1991, the levy, if imposed, would be 33.04 cents per metric tonne.

5. No levy has been imposed since 1976.[1]

6. The S.O.P.F. is liable to pay claims for oil pollution damage or anticipated damage at any place in Canada or in Canadian waters caused by the discharge of oil from *any* ship (except where the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* applies, in which case, the S.O.P.F. is only liable for oil spills from laden tankers).

7. The maximum liability of the S.O.P.F. is presently $110,142,000 for all claims from any one oil spill. This amount is also indexed annually.

8. On April 24, 1989 The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 (C.L.C.) and the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Oil Pollution Damage (Fund Convention) entered into force for Canada. Consequently, Canada became a member of the International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund) established under the Fund Convention on the same date.

9. Taken together the two Conventions provide compensation for oil pollution damage of up to a maximum of approximately $93.22 million from any one oil spill from a laden oil tanker.

10. The inter-relationship of the two Conventions and the S.O.P.F. is shown on figure 1.

3. Contributions to the International Oil Pollution Compensation Fund

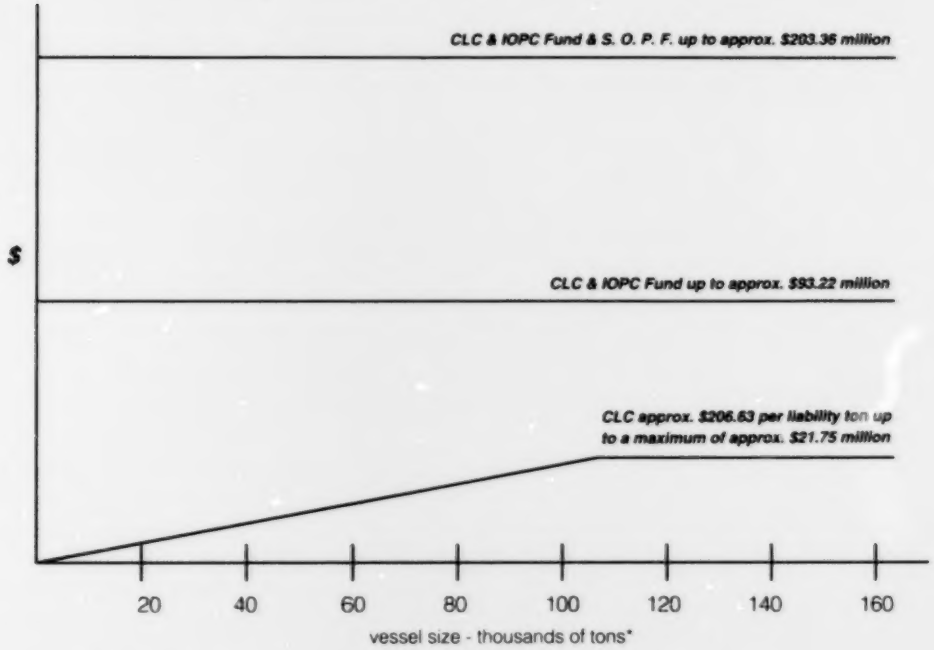
The IOPC Fund is financed by contributions based upon the amount of contributing oil received in member states. The contributions are

[1] Between 15 February 1972 and 1 September 1976, a levy of $0.15 per tonne was paid and collected on oil imported into Canada by ship in bulk and shipped in bulk from any place in Canada. The total levy receipts credited to the M.P.C.F. were $34,866,459.88.

Figure 1

Canada Shipping Act Part XVI — Compensation for Oil Pollution Damage in respect of any one incident involving a laden tanker

(Based on the value of the SDR at April 1, 1991)


CLC & IOPC Fund & S. O. P. F. up to approx. $203.36 million
$
CLC & IOPC Fund up to approx. $93.22 million
CLC approx. $206.63 per liability ton up to a maximum of approx. $21.75 million
20
40
60
80
100
120
140
160
vessel size - thousands of tons*

1. 1969 Civil Liability Convention (CLC) provides compensation of up to approx. $21.75 million.
2. International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund) and CLC provide aggregate compensation of up to approx. $93.22 million.
3. Ship-source Oil Pollution Fund (S. O. P. F.), IOPC Fund and CLC provide a combined amount of up to approx. $203.36 million for any one incident involving a laden tanker.

Note: The S. O. P. F. provides up to $110.142 million (during fiscal year commencing April 1, 1991) over and above the funds available under the IOPC Fund and CLC in respect of spills from laden tankers. The S. O. P. F. is also available for compensation for oil spills from ships other than laden tankers, certain claims for loss of fishing income and mystery spills.

* As defined in Article V of the Civil Liability Convention

assessed on the amount of oil received during the previous calendar year. "Contributing oil" is defined to include both crude oil and heavy fuel oil (A.S.T.M. no. 4 and above). In most member states, contributions are assessed and paid by persons who have received by ship on an annual basis total quantities exceeding 150,000 tonnes, by way of imports and coastal movements.

In the case of Canada, however, the obligations to report the amounts of contributing oil received and to pay Canada's annual contribution, assessed each year by the IOPC Fund, are discharged by the S.O.P.F.

The Administrator has a statutory duty on behalf of Canada to report to the Director of the IOPC Fund, the quantities of contributing oil received by

sea at places in Canada. The required information is provided to the S.O.P.F. by Statistics Canada for imports and by the persons receiving the oil pursuant to the Ship-source Oil Pollution Fund Regulations that came into force on January 18, 1990.

Industry has been more than helpful in providing the required information.

In its second year as a member Canada's contribution to the IOPC Fund was assessed at $49,161.28 and was paid in January 1991.

4. IOPC Fund, The Assembly and The Executive Committee

The 24th and 25th sessions of the Executive Committee together with the 13th session of the Assembly of the IOPC Fund were held in London, England between September 24-27th, 1990.

The Assembly

At the Fund Assembly, a gathering representing all member states, the Canadian Delegation was headed by the Administrator. The Assembly took note of the Auditor's report, adopted the budget for 1991, and decided the amount of the 1990 Annual Contributions.

Canada was re-elected a member of the Executive Committee for a second term. It was decided to set up an intersessional working group to consider the future development of the existing International Oil Pollution Liability and Compensation Regime established by the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention (see also paragraph 5).

The Executive Committee

At its 24th session, the Committee considered an interesting Canadian incident which occurred before Canada became a member of the Fund. The issue was whether the IOPC Fund could be liable for oil pollution damage suffered after Canada joined the IOPC Fund but which arose out of an incident that had occurred before the entry into force for Canada. (For more details, see the CZANTORIA incident paragraph 10.2).

At the 25th session of the Committee the Chairman and Vice-Chairman were re-elected for the next year.

The 26th session of the Executive Committee was held in London on March 14, 1991 in conjunction with the first meeting of the Working Group. The Committee heard the first report of the Director on the major Canadian incident caused by the grounding of the asphalt tanker RIO ORINOCO, on the south shore of Anticosti Island on October 16, 1990. (For more particulars, see paragraph 10.16).

5. The IOPC Fund Working Group

In May 1984, two Protocols to amend the Civil Liability Convention and the Fund Convention were adopted in London. These Protocols would provide higher limits of compensation than at present and increase the scope of application of the Conventions.

By 1990, neither Protocol had come into force. With the adoption of the United States Oil Pollution Act 1990 in August 1990, (which did not authorize the United States to ratify the 1984 Protocols) it was unlikely that the 1984 Protocols would come into force in the foreseeable future.

The Working Group chaired by A.H.E. Popp, Q.C., Senior General Counsel, Admiralty and Maritime Law of the Canadian Department of Justice, met for the first time in London on March 13 -14th 1991. The Administrator of the S.O.P.F. was the advisor to the Canadian Delegation. Twenty-four member states attended and seven other states were represented as observers.

The three elements of the mandate of the Working Group were:

To consider the future development of the intergovernmental oil pollution liability and compensation system by:

(a) examining the prospects for the entry into force of the 1984 Protocols to the Civil Liability Convention and the Fund Convention;

(b) considering whether it would be possible to facilitate the entry into force of the content of the 1984 Protocols by amending their entry into force provisions;

(c) considering which substantive provisions in the existing Conventions and the 1984 Protocols appear to form the main obstacles to their continued relevance, including an examination of the present contribution scheme.

Article 30 of the 1984 Fund Protocol stipulates that to come into force, the Protocol must be ratified by at least 8 States and those States must between them have received at least 600,000,000 tonnes of contributing oil in the preceding year.

The Working Group considered the above terms of reference and quickly concluded that without the ratification of the 1984 Protocols by the United States it was not realistic to expect that these Protocols, as they are presently cast, would come into force.

Most delegations proposed a significant reduction in the amount of tonnage required to bring this Protocol into force (600,000,000 tonnes) to a level of 400,000,000 – 500,000,000 tonnes.

Two other topics were also discussed:

(a) a proposal to put a cap or limit on the contributions of a member state, and;

(b) a proposal to reconsider the definition of "pollution damage" in the 1984 Protocols in the light of existing national legislation and recent jurisprudence.

During the meeting, the Secretariat of the IOPC Fund was instructed to prepare papers on various issues. The Working Group arranged to meet again in London from 17-19 June 1991.

6. Public Review Panel on Tanker Safety and Marine Spills Response Capability

In my Annual Report for 1989-90, I referred to the establishment of this Panel by the Prime Minister in June 1989. The members of the Panel were:

David Brander-Smith, Q.C. (Chairman)
Denise Therrien, P. Eng.
Stan Tobin

Their task was to review measures to ensure the safe movement of oil and chemicals by tanker and barge through Canadian waters and fishing zones, and also to review existing Canadian Legislation and International Conventions dealing with oil spill liability and compensation.

The final report of the Panel, containing 107 recommendations, was presented to the Government on October 24, 1990 and released to the public on November 2, 1990.

Significant among the recommendations were six which touched upon and concerned the Ship-source Oil Pollution Fund:

2-1 *The Minister of Transport should immediately impose a levy of $2 per tonne on all oil and oil products transported in Canadian waters. The levy should be paid into the Ship-source Oil Pollution Fund, whose purpose should be expanded to expedite replacement of the Canadian-flag fleet with double-hulled vessels and to fund spill response research and equipment purchases.*

3-1 *Sufficient funds from the Ship-source Oil Pollution Fund (S.O.P.F.) be allocated to finance one fifth of the cost of replacing the Canadian-flag fleet with double-hulled, ice-strengthened ships over a seven-year period. It would be preferable for the new vessels to be constructed in Canadian shipyards.*

3-2
- *To promote the use of double-hulled vessels, the per tonne levy on oil carried in Canadian waters be discounted 50 percent for double-bottomed vessels and set at zero for double-hulled ones.*
- *Canada should require that in 10 years time all tankers and tank barges entering its waters be double-hulled.*

4-3 *In order to increase regional clean-up capacity to the minimum acceptable level, $150 million to $200 million be invested over the next five years. The terms of the Ship-source Oil Pollution Fund be revised to allow capital acquisitions of preparedness equipment by both industry cooperatives and the Canadian Coast Guard.*

4-12 *So that the level of Canadian marine spill R&D may be adequate to address the significant lack of knowledge and technology, funding be increased immediately to $10 million and raised annually to reach $20 million by 1995, with the industry share being derived from the S.O.P.F.*

5-5 Existing legislation be amended to provide that the Ship-source Oil Pollution Fund apply to all ships in waters covered by the Arctic Waters Pollution Prevention Act.

In examining these recommendations, it should be kept in mind that at the present time, there is no authority in the Canada Shipping Act (C.S.A.) to:

(a) impose a levy of $2 per tonne at all, nor is there any authority to impose any levy on all oil products transported in Canadian waters;

(b) use the S.O.P.F. to finance, in part, the replacement of single hull Canadian tankers and tanker barges with double hull vessels;

(c) discount the levy for double-bottomed vessels and set it at zero for double-hulled ones;

(d) fund spill response research and equipment purchases; and,

(e) to apply the S.O.P.F. to all ships in Arctic waters.

Consequently, implementation of *any* of the recommendations for the S.O.P.F. would require *substantial amendments* to Part XVI of the C.S.A. To extend the application of the S.O.P.F. to Arctic Waters would require amendment to the regime of liability and compensation for oil pollution damage caused by ships in those waters.

7. International Group of P & I Clubs

In order to facilitate the prompt payment of claims arising out of oil pollution incidents, the Administrator and the International Group of P & I Clubs entered into an agreement in July 1990 that each party, as soon as reasonably possible, would notify each other of an incident in or near Canadian waters which may cause oil pollution damage and that both parties will cooperate with each other to the extent possible for this purpose. This agreement does not prejudice the rights of the S.O.P.F. and does not apply when its interests conflict with those of the shipowner or its insurer.

8. TOVALOP and CRISTAL

During the year, I had a series of meetings concerning the application of these voluntary private oil pollution schemes to an oil spill in Canadian waters after Canada had acceded to the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention. Meetings were held in Ottawa on December 20, 1990 and on February 21, 1991, and in London on March 15, 1991.

The International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) was established in 1969 for the principal purpose of administering the Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution (TOVALOP) and its companion voluntary industry agreement known as CRISTAL (the Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution).

Although those meetings helped to clarify several issues, there was no consensus on whether or not these voluntary schemes provide additional compensation, over and above that available under the 1971 Fund Convention and the S.O.P.F. for a spill from an oil tanker in Canadian waters.

9. 1991 International Oil Spill Conference

The 12th biennial Oil Spill Conference, the largest ever, took place on March 4-7, 1991 in San Diego, California. The Conference was sponsored by the American Petroleum Institute, the U.S. Coast Guard and the U.S. Environmental Protection Agency.

The Conference accepted a paper prepared by the Administrator and the Director of Technical Services entitled "Ship-source Oil Pollution Fund: 20 Years of Canada's Experience". Copies of the paper, which was presented on March 6, 1991, can be obtained from :

Ship-source Oil Pollution Fund
900-270 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

10. Oil Spill Incidents

10.1 SOUTH ANGELA (1988)

Since my last report, the Administrator was made a party to an action commenced by the Crown in the Federal Court of Canada, pursuant to Section 713 of the Canada Shipping Act. In that Action, the Crown claims the amounts of $15,832.28 and

$234,396.58 for costs and expenses related to the discharge of oil from the tanker SOUTH ANGELA (G.R.T. 59,353) into the waters of Placentia Bay, Newfoundland on March 6/7, 1988.

As the Shipowner has provided security to pay the Crown's claim in the event he is found to be liable, it is very unlikely that the S.O.P.F. will be required to pay any portion of the Crown's claim.

In a second action, commenced by Fishermen also in the Federal Court of Canada, the Administrator has not been made a party. I have been informed that the fishermen incurred substantial legal costs in prosecuting their claims against the SOUTH ANGELA. The shipowner has not made offers to settle their claim for costs.

During the year in question the S.O.P.F. did not receive any claim to pay these costs. If the fishermen choose to submit a claim to the S.O.P.F., it would be examined in accordance with the applicable provisions of the Canada Shipping Act in force *at the time of the incident*. Without knowing all the particulars and circumstances of the claim, it is not clear whether a fisherman would, or could have, a claim payable by the Fund.

10.2 CZANTORIA (1988)

On May 7, 1990, two actions were filed in the Federal Court of Canada, joining the Administrator as a party by statute. The subject matter of the two actions being a discharge of oil by the Liberian flag tanker CZANTORIA (G.R.T. 81,197), at the oil terminal facility at St. Romuald, Quebec on April 8, 1988.

As the incident happened before the coming into force of Part XVI of the Canada Shipping Act, any claim against the S.O.P.F. must be dealt with under the former Part XV of the Act.

The first action was commenced by the owner of the terminal, claiming losses of not less than $2,500,000 against the CZANTORIA and the second action, commenced by the Crown claimed costs and expenses of $338,867.84 against the ship and her owners.

As considerable security has been posted to cover both claims, it is unlikely that any resort will be made to the S.O.P.F. to satisfy any portion of the claims advanced. It has been agreed by Counsel in both actions that, for the time being, they do not require the S.O.P.F. to take any steps in the actions, and that if the situation changed, reasonable notice will be given.

The Director of the IOPC Fund was also joined as a party in the first action notwithstanding that the incident occurred some eleven months before the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 Fund Convention entered into force for Canada. The Executive Committee of the IOPC Fund took the position that these conventions did not apply to any incident which occurred prior to their coming into force in the state where the damage occurred and thus there was no right of compensation from the IOPC Fund in this case. Canada, as a member of the Executive Committee, supported that decision. After some delay the proceedings against the IOPC Fund have now been discontinued.

In support of its position in the Executive Committee, Canada made the following points:

1. The incident happened almost one year before the Fund Convention came into force for Canada on April 24, 1989. The bulk of the damages occurred before that date.

2. As far as is known, the Plaintiff's claim is only a protective claim against the IOPC Fund. The limit of liability of the shipowner appears to be well in excess of the aggregate amount of the claims.

3. It is unlikely that the issue will arise again in Canada.

4. The transitional provisions of Canada Shipping Act were not intended to extend the scope of the Convention.

5. The circumstances in which the IOPC Fund can be liable are spelled out clearly in the Canada Shipping Act and then only in terms of the Convention itself. Section 699 of the Act is quite clear, it is the Convention that governs the liability of the IOPC Fund, not the Act. If the Fund does not apply to damages resulting from incidents occurring before the entry into force of the Fund Convention for Canada then the Canadian legislation does not alter that interpretation.

6. For these reasons Canada supported the interpretation of the Fund Convention by the Director of the IOPC Fund.

10.3 NESTUCCA (1988)

This oil spill, which began on Dec. 23, 1988, had two out-of-the-ordinary features:

(a) the oil was spilled into United States waters, but caused oil pollution damage in Canada and in Canadian waters.

(b) the liability of the owner and of the S.O.P.F. was governed by out of date provisions of the Canada Shipping Act.

Although notice of 15 claims were filed with the S.O.P.F. for loss of fishing income caused as a result of the closure of two fishing areas on the west coast, off Vancouver Island, there was no authority to pay these claims until it was established that the fisherman could not recover from the shipowner whose ship caused the oil spill.

The first stage of the trial, to establish the liability of the shipowner and whether it could limit its liability in accordance with the applicable U.S. Law, was heard by the United States District Court, Oregon, on Dec. 4, 1990. The trial lasted for 5 days.

In a very strong judgement rendered on Jan. 24, 1991, United States District Court Judge James A. Redden found that:

(a) The shipowner could not be exonerated from its liability for the damages caused by the oil spill.

(b) The shipowner was ineligible for limitation of liability pursuant to the United States Limitation of Liability Act.

In support of this judgement the court made the following findings of fact:

(a) The winter voyage attempted by the tug OCEAN SERVICE and the barge NESTUCCA could expect heavy seas and four difficult bar crossings at Gray's Harbour and the Columbia River.

(b) The oil carried by the barge presented a significant risk if a spill were to occur.

(c) The preponderance of all the evidence before the Court demonstrated that the tow wire was defective and the shipowner was negligent in its maintenance and inspection of that wire.

(d) The shipowner failed to enforce compliance with the 12 hour limit of crew watches on the tug.

(e) The shipowner was negligent in failing to supply experienced officers and crew members and for the lack of reasonable tow wire inspection procedures.

The second stage of the trial, in which the court would determine the amount of the damages is scheduled for July 1991. However, the Court's minute order of March 29, 1991 forecasted a settlement meeting in the near future and specified that all individual claimants who wished to file claims of damages must do so by May 29, 1991.

10.4 NEW ZEALAND CARIBBEAN (1989)

Registered in Vanuatu, owned in Liberia and managed in London, England, the container ship NEW ZEALAND CARIBBEAN (G.R.T. 19,613) struck the pier at Versatile Pacific Shipyards in North Vancouver, B.C. on 30 January 1989.

As a result of the collision, the port side oil fuel service tank of the ship was pierced, discharging bunker fuel oil into Vancouver Harbour. On August 16, 1990 the Vancouver Port Corporation commenced an action against the ship and others for unstated damages in the Federal Court of Canada.

In accordance with Section 713 of the Canada Shipping Act, the Administrator was joined as a party by Statute in the action. It was agreed that no further steps need be taken by the Fund until further notice. As of March 31, 1991, no notice had been received.

10.5 HAPPY SITANI (1989)

A Norwegian flag tanker, the HAPPY SITANI, (G.R.T. 60,337) on April 11, 1989, discharged bunker oil into the St. Lawrence River while alongside the Ultramar Wharf at Saint Romuald, Quebec.

The Canadian Coast Guard and the Quebec Port Corporation took measures, together with the shipowner, to contain and recover the discharged oil.

The Canadian Coast Guard obtained an undertaking from the P. & I. Club in which the ship was entered to pay up to $30,000 to satisfy the legal liability of the shipowner under the Canada Shipping Act for the costs and expenses of the Canadian Coast Guard, which are said to amount to $20,118.40.

As the shipowner and its insurer have not paid the claims of the Canadian Coast Guard, the Crown has commenced an action in the Trial Division of the Federal Court of Canada joining the Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund as a party by Statute.

In this case, the liability of the S.O.P.F. is governed by the previous provisions of the Canada Shipping Act (old Part XV) because the incident occurred just before the new Part XVI came into force on April 24, 1989.

In any event, it is unlikely that any claim will be made to the S.O.P.F. as there is adequate security to pay the Canadian Coast Guard claim in full.

10.6 TOVE COB (1989)

A Singapore flag ship TOVE COB (11,102 GRT) discharged a quantity of heated tallow at the Petro Canada dock in Clarkson, Ontario on April 26, 1989. The ship owner and the Canadian Coast Guard, took measures to contain and recover the tallow from the waters and shoreline of the harbour.

The shipowner's insurer, the Newcastle Protection and Indemnity Association agreed to post security up to $100,000 to satisfy Canadian Coast Guard costs if the ship is found to be liable to pay costs and expenses incurred.

An action was started by the Deputy Attorney General of Canada on November 14, 1990 in the Trial Division of the Federal Court of Canada to recover $124,088.60 for Canadian Coast Guard costs and expenses. In order to comply with Section 713 of the Canada Shipping Act, a copy of the Statement of Claim was served on me on November 22, 1990.

At that time, it was agreed that it was not necessary for the Administrator to take any further steps in the proceedings.

Subsequently, I was advised that the action was being settled with the shipowner without resort to the S.O.P.F. and that the proceedings would be discontinued.

10.7 Mystery Oil Spill, Rocky Bay, Nova Scotia (1989)

At about noon on Sunday, June 11, 1989, there was a report of Bunker C oil coming ashore at Bay of Rocks, Isle Madame, Richmond Co., N.S. A second report confirmed that there was oil on Rocky Bay Beach. Samples were taken, but the source was unknown. The next morning, the clean up commenced. Twenty-nine bags of oily debris were recovered from the beaches at Martinique and Pondmille (Isle Madame). The beaches were further inspected and no more oil was found.

No claims were filed with the S.O.P.F. at the time, but over a year later, on July 3, 1990 the Canadian Coast Guard submitted a claim of $1,239.81 to the S.O.P.F.

It was evident that further documents and information were needed to properly assess the claim. Some of those documents and some of that information were submitted in the early part of 1991. As of March 31, 1991, the claim was still under consideration.

10.8 Mystery oil spill at Gabarus, Nova Scotia (1989)

In my report last year, I described the mystery oil spill affecting Gabarus Harbour and the measures taken by the Canadian Coast Guard to recover this oil and to prevent further damage. As a result of the oil spill, I settled the claims of a local lobster fisherman and a local sea-food processing company in accordance with sections 710 and 711 of the Canada Shipping Act.

During the current fiscal year (1990-91) a claim was submitted on behalf of the Canadian Coast Guard for its costs and expenses in attempting to recover the oil discharged. The claim submitted on July 3, 1990, amounted to $16,548.98. Upon review, it was determined that further documents and information were necessary to properly assess the claim. At the close of the fiscal year, the claim was still under consideration.

10.9 TRIDENT DELTA (1989)

On August 17, 1990, the Vancouver Port Corporation started an action in the Federal Court of Canada against the Kuwait registered ship TRIDENT DELTA (G.R.T. 15,122), and others for unstated damages caused by the discharge of fuel oil by the ship while she was docked at Burlington Northern Dock in the Port of Vancouver.

The Administrator was joined as a party by Statute in the action, but on October 26 1990, I was advised that the claim of the Vancouver Port Corporation had been satisfied and the action had been discontinued.

10.10 Mystery Oil Spill, Sooke, British Columbia (1989)

In the early morning of Thursday, November 23, 1989, a Canadian Coast Guard helicopter pilot observed an extensive oil slick in Sooke Harbour on the south west shore of Vancouver Island. Further investigations were conducted from which it appeared that the oil came from an unknown ship.

The following day, the Ship Safety Branch of the Canadian Coast Guard carried out an investigation on a ship that may have been responsible for the discharge of oil. From the investigation and examination of oil records sighted on board, there was no evidence that that ship had discharged oil overboard. Samples of oil were taken but the analyst was not able to conclusively match the samples from that ship with those taken at the site of the oil spill.

In March 1991, the Canadian Coast Guard submitted a claim of $84,551.90 for its costs and expenses incurred in this incident.

This claim was still being examined at the end of the Fiscal Year 1990-1991.

10.11 LOK PRATIMA (1990)

On or about April 3, 1990, the Indian flag bulk carrier LOK PRATIMA (G.R.T. 15,972) loading bunker fuel into its no. 5 starboard double bottom tank, discharged bunker fuel at or near the Pioneer Grain Terminal in Vancouver Harbour.

On August 16, 1990, the Vancouver Port Corporation commenced legal proceeding in the Trial Division of the Federal Court of Canada for unstated damages against the ship and her owner. To comply with Section 713 of the Canada Shipping Act the Administrator was joined and served as a party by Statute. It was agreed with Counsel that it was not necessary for the S.O.P.F. to take any further steps in the action until further notice. As of March 31, 1991 no such notice had been received.

10.12 Mystery Oil Spill, Wedgeport, Nova Scotia (1990)

On the morning of January 18, 1990, it was reported that there was oil in the water at the new government wharf in Wedgeport Harbour and a fear that a change of wind might carry the oil into the lobster-holding facilities nearby.

The oil was said to be a mixture of diesel oil, hydraulic fluid and bilge wastes. The source of the oil spill was investigated by the Ship-Safety Branch of the Canadian Coast Guard. As there were a large number of fishing vessels (possibly 50 according to the Canadian Coast Guard), in the harbour at the time, all fueling from the same facility, the taking of oil samples was not considered. There was no evidence to show that the oil did not emanate from a ship.

On August 27, 1990, the Coast Guard submitted a claim of $3,282.82 for costs and expenses incurred to recover the oil and to prevent further oil pollution damage. As of March 31, 1991, no other claims had been submitted.

To properly assess the Coast Guard claim further information and documents were requested which had not been received by year end.

10.13 ARCTURUS/RUBIN LOTUS, (1990)

This oil spill occurred in Vancouver Harbour on February 23, 1990 as a result of a collision. The Vanuatu flag bulk carrier RUBIN LOTUS (G.R.T. 21,947) struck the Polish flag fishing vessel ARCTURUS (G.R.T. 2,603) at berth no. 3 at the Vanterm terminal. An action was commenced in the Federal Court of Canada by the Vancouver Port Corporation against both ships, their Owners and Masters. Security was posted by the owner of RUBIN LOTUS. The Administrator was not joined in the action as of March 31, 1991 and no steps had been taken to join him.

10.14 St. John's Harbour Spill (1990)

Although the evidence is not conclusive, the Russian fish factory ship PROFESSOR BARANOV (G.R.T. 10,155) spilled about two barrels of oil from its bilges into the harbour of St. John's on the morning of May 10, 1990. It appeared that the PROFESSOR BARANOV was owned by Sovryr

Flot, Moscow and managed by the Anglo-Soviet Shipping Co. Ltd., represented in Canada by Cansov Marine Products Ltd.

A small group of in-shore fishermen filed claims with the S.O.P.F. alleging damages because the oil spill postponed their preparation for the 1990 lobster season. I wrote to each fisherman asking for details and information in order to deal effectively with their claims. Correspondence ensued, but the fishermen were unable to provide any more definitive information to assist me to properly evaluate their claims.

10.15 AMY & SISTERS (1990)

On July 20, 1990, there was a discharge of a substantial amount of diesel oil from the fishing vessel AMY & SISTERS (G.R.T. 12.36) in Gabarus Harbour, Nova Scotia.

The fuel oil discharged spread across the harbour contaminating some 61 crates holding live lobsters owned by two lobstermen and a seafood processing company.

As a direct result of this contamination, the Department of Fisheries and Oceans condemned over 6,100 lbs. of live lobsters and ordered that they be taken off-shore and released to the sea in accordance with the Fisheries Act.

By September claims had been filed with the S.O.P.F. for oil pollution damage pursuant to Section 710 of the Canada Shipping Act.

As I am required to do, I investigated the claims, obtaining evidence under oath to establish the claimants loss, damages, and the costs and expenses suffered by them. I also determined the amount of interest that the claimants were entitled to under Section 723 of the Act.

The evidence submitted established to my satisfaction that the condemnation of the live lobsters was a direct result of the discharge of fuel oil by the AMY & SISTERS and that the claims did not result wholly or partially from the claimants wrong act or omission or from their negligence.

I assessed the three claims in the total amount of $23,413.83, inclusive of interest and costs. Offers were made to and accepted by each claimant and payment of each settlement was made on December 31, 1990.

The owner of the fishing vessel AMY & SISTERS was prosecuted and fined for a violation of the Oil Pollution Prevention Regulations.

Steps are being taken to recover some or all of the amounts paid to the three claimants to whose rights the Administrator is subrogated under Section 711 of the Act.

10.16 RIO ORINOCO (1990)

At about 0430, October 16, 1990, the tanker RIO ORINOCO (G.R.T. 5,999) registered in the Cayman Islands, loaded with 9080 tonnes of liquid asphalt was reported grounded on the south shore of Anticosti Island in the Gulf of St. Lawrence.

It was reported that the tanker was hard aground and her engine room was flooded. Some bunker fuel oil, but none of her cargo, was discharged and had polluted the shoreline.

As liquid asphalt is regarded as oil under the 1971 Fund Convention I immediately informed the Director of the IOPC Fund upon receipt of the first report of the incident. On the following day, he informed me that as it was possible that the IOPC Fund would become involved, he would co-operate with the shipowner and his P & I insurer (The Swedish Club) in accordance with the Memorandum of Understanding between the IOPC Fund and the International Group of P & I Insurers. The Director also informed me that the IOPC Fund had requested the ITOPF to attend at the site of the incident as a technical adviser to him and asked me to advise the Canadian Coast Guard to that effect. The S.O.P.F. continued to supply the IOPC Fund with daily copies of the status report issued by the Coast Guard so as to provide as much information as possible to the IOPC Fund.

At the 26th meeting of the Executive Committee of the IOPC Fund held on March 14, 1991, the Director made his first report on this incident. From that report, it appeared that the RIO ORINOCO (5,999 G.R.T.), carrying 9,000 tons of asphalt, on a voyage from Curacao in the Dutch Antilles to Montréal grounded on the south shore of Anticosti Island in the Gulf of St. Lawrence on

October 16, 1990. The ship discharged some 180 tonnes of fuel oil, heavily polluting 10 km of coast line. The cause of the grounding was not specified other than to say that the ship experienced problems with its main engines.

Notwithstanding the bad weather, the Canadian Coast Guard was able to clean the beaches. Various attempts by the shipowner to remove the ship were unsuccessful. The ship was declared a constructive total loss on November 18, 1990 and shortly thereafter, the shipowner informed the Canadian Coast Guard that it was unable to remove the ship or cargo.

Exercising his powers under Section 678 of the Canada Shipping Act the Minister of Transport, acting through the Canadian Coast Guard, made various attempts to remove the ship before winter set in on the basis that the ship and its cargo were a threat of pollution. These attempts were also frustrated by extraordinary bad weather. Further attempts would be made in the summer of 1991.

The Swedish Club (the insurer of the RIO ORINOCO), on behalf of the owners, submitted claims to the IOPC Fund for amounts paid for oil recovery and clean up in excess of the shipowners limit of liability of some $1,182,617. The Executive Committee authorized the Director to settle these claims.

The Committee agreed with the Director that these operations constituted in principle "Preventive Measures" as defined in the 1969 Civil Liability Convention because their primary purpose was to prevent further pollution.

It was evident that a further substantial claim would be submitted by the Canadian Coast Guard to the IOPC Fund. It is likely that the first Major Claims Fund for a Canadian incident will be established by the IOPC Fund under Article 12 of the 1971 Fund Convention. The S.O.P.F. would be responsible to pay Canada's contribution to the RIO ORINOCO's Major Claims Fund when it is established.

10.17 JAHRE SPRAY (1990)

The Norwegian flag tanker, JAHRE SPRAY (G.R.T. 60,491) on December 27, 1990, was leaving the refinery jetty at Come-By-Chance, Newfoundland, when oil was observed in the water between the tanker and the jetty. The tanker was ordered to anchor and await clearance. About 20 barrels of crude oil was discharged. The ship was inspected, samples collected and after a P. & I. Club letter of undertaking was obtained, the tanker was cleared to sail at 1530 hours.

Refinery personnel recovered some 60 barrels of oiled debris and seaweed from the beach and disposed of it at the refinery waste disposal site.

It was reported that the refinery may have incurred clean up costs and expenses of up to $100,000. There is a dispute as to whether or not the oil was discharged from the tanker.

As of March 31, 1991, no legal proceedings have been served on the S.O.P.F.

10.18 LUCIEN PAQUIN (1991)

On March 3, 1991, the Canadian registered LUCIEN PAQUIN (G.R.T. 10,034) discharged an estimated 10 tons of intermediate fuel while refuelling at anchorage #6 from the tanker IMPERIAL DARTMOUTH.

There was substantial shoreline contamination around Halifax Harbour and adjacent areas.

Assisted and supervised by the Canadian Coast Guard, Imperial Oil cleaned up the oil at McNab's Island. Later, a contractor hired by the ship's insurer took over the clean up with Canadian Coast Guard assistance and supervision. There are indications that the clean up costs and expenses were substantial.

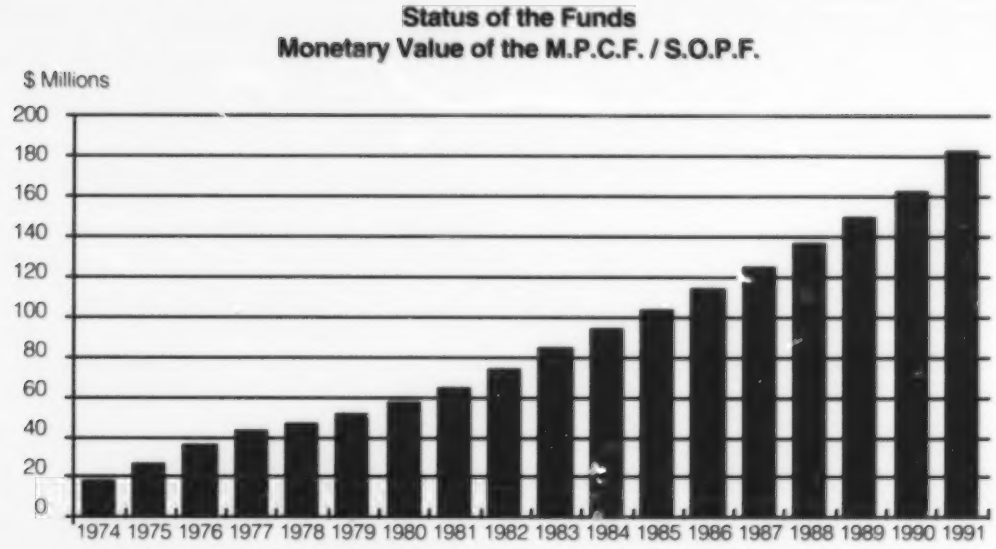
No claims had been filed with the S.O.P.F. by the end of the fiscal year under review.

11. Status of the Fund

During the fiscal year 1990-1991 the Ship-source Oil Pollution Fund paid out, at the direction or the request of the Administrator:

(a) pursuant to sections 706 and 707 of the Act, the total sum of $185,257.98 comprising the following costs and expenses:

Figure 2



Balance in the M.P.C.F. / S.O.P.F. as of March 31st, by year

Administrator Fees	$64,575.00
Legal Fees	$20,552.46
Professional Services	$27,625.00
Secretarial Services	$29,275.72
Travel Expenses	$11,123.75
Printing	$14,707.88
Office Expenses	$17,398.17

(b) pursuant to section 701 of the Act, the Administrator directed the following payments out of the Ship-source Oil Pollution Fund to the IOPC Fund in accordance with Articles 10, 11 and 12 of the 1971 Fund Convention:

1990 Annual Contribution $49,161.28

(c) pursuant to sections 710 and 711 of the Act, the Administrator settled claims arising from the unidentified discharge of oil at Gabarus, Nova Scotia in July 1990 for the sum of $23,413.83.

During the reporting fiscal year, interest credited to the Fund was $17,881,298.99. At March 31, 1991, the balance in the Fund was $182,406,456.37 (see figure 2).

Yours sincerely,

Peter M. Troop
Administrator
Ship-source Oil Pollution Fund

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Rapport annuel 1990-1991

Canada

Photo de couverture : Le navire-citerne chypriote HAVEN en feu et déversant à la mer son pétrole brut en rade de Gênes, en avril 1991. Plus que tout autre, cet événement a déclenché une avalanche de demandes d'indemnisation auprès du Fonds international. Le Canada est un contributaire majeur au Fonds international.

Photo due à l'obligeance : Du Studio Ing. Mattarelli, Gênes, Italie

Publié par l'administrateur,
Caisse d'indemnisation des dommages
dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
270, rue Albert, pièce 900
Ottawa, Canada K1A 0N5

Tables des matières

1. Préambule 1
2. La nouvelle législation 1
3. Contribution au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le Fonds international) 3
4. L'assemblée et le comité exécutif du Fonds international 3
5. Le groupe de travail du Fonds international 4
6. Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin 5
7. Groupe international de clubs de protection et d'indemnisation (P. & I. Clubs) 6
8. TOVALOP et CRISTAL 6
9. Conférence internationale de 1991 sur les rejets d'hydrocarbures 7
10. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures 7
    - 10.1 Pétrolier SOUTH ANGELA 7
    - 10.2 Navire-citerne CZANTORIA 7
    - 10.3 Barge pétrolière NESTUCCA 8
    - 10.4 Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN 9
    - 10.5 Navire-citerne HAPPY SITANI 9
    - 10.6 Navire TOVE COB 10
    - 10.7 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, à Rocky Bay (Nouvelle-Écosse) 10
    - 10.8 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Gabarus (Nouvelle-Écosse) 10
    - 10.9 Navire TRIDENT DELTA 11
    - 10.10 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, à Sooke (Colombie-Britannique) 11
    - 10.11 Vraquier LOK PRATIMA 11
    - 10.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, à Wedgeport (Nouvelle-Écosse) 11
    - 10.13 Abordage du navire de pêche ARCTURUS par le vraquier RUBIN LOTUS 12
    - 10.14 Rejets d'hydrocarbures dans le port de St. John's 12
    - 10.15 Bateau de pêche AMY & SISTERS 12
    - 10.16 Asphaltier RIO ORINOCO 13
    - 10.17 Navire-citerne JAHRE SPRAY 14
    - 10.18 Navire LUCIEN PAQUIN 14
11. État actuel de la caisse d'indemnisation 14

L'honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

1. Préambule

Conformément aux dispositions de l'article 722 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, j'ai l'honneur de vous soumettre ci-joint, mon rapport sur les activités de la Caisse d'indemnisation des dommage dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, pour l'exercice financier commençant le 1er avril 1990 et finissant le 31 mars 1991.

Par décret en conseil C.P. 1988-247 du 24 octobre 1988, le soussigné a été nommé administrateur de la Caisse des réclamations de la pollution maritime (M.P.C.F.), pour un mandat de cinq ans.

Le 24 avril 1989, la Caisse des réclamations fut remplacée par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse). Aux termes des dispositions de l'article 89 de la loi modifiant la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.C. 1987, Ch.7, l'administrateur de la caisse des réclamations, en poste ce jour là, a pris immédiatement les fonctions d'administrateur de la Caisse, jusqu'à la fin de son mandat de cinq ans, fixée au 17 novembre 1993.

2. La nouvelle législation

1. La Caisse est une entité de la Loi établie à la suite de modifications apportées à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et a pris effet le 24 avril 1989.

2. Ce jour là, la Caisse a succédé à la Caisse des réclamations qui existait depuis 1973 et le solde créditeur de cette dernière (149 618 850,24 $) a été porté à son actif.

3. La Caisse est un compte spécial ouvert parmi les comptes du Canada, pour lequel un intérêt (d'environ 10,75% pour l'exercice financier 1990-91) est porté chaque mois à son crédit par le ministre des finances.

4. Le ministre des Transports dispose de pouvoirs légaux pour imposer une contribution sur une cargaison en vrac "d'hydrocarbures donnant lieu à contribution", importée au Canada ou expédiée d'un endroit du Canada, sur un navire. Cette contribution est indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation. Si la contribution venait à être imposée, au 1er avril 1991, elle s'élèverait à 33,04 cents par tonne métrique.

5. Depuis 1976[1], aucune contribution n'a été imposée.

6. La Caisse est tenue de payer les demandes d'indemnisation pour des dommages ou des risques de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, survenus sur le territoire du Canada ou dans les eaux canadiennes, causée par des rejets d'hydrocarbures, provenant *d'un navire* (sauf dans les eaux où *la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* est applicable, dans ce cas la Caisse n'est responsable que si les rejets proviennent de navires-citernes chargés).

7. Actuellement, la responsabilité maximum de la Caisse s'élève à 110 142 000 $ pour toutes demandes d'indemnisation formulées à la suite d'un rejet d'hydrocarbures. Ce montant est aussi indexé annuellement.

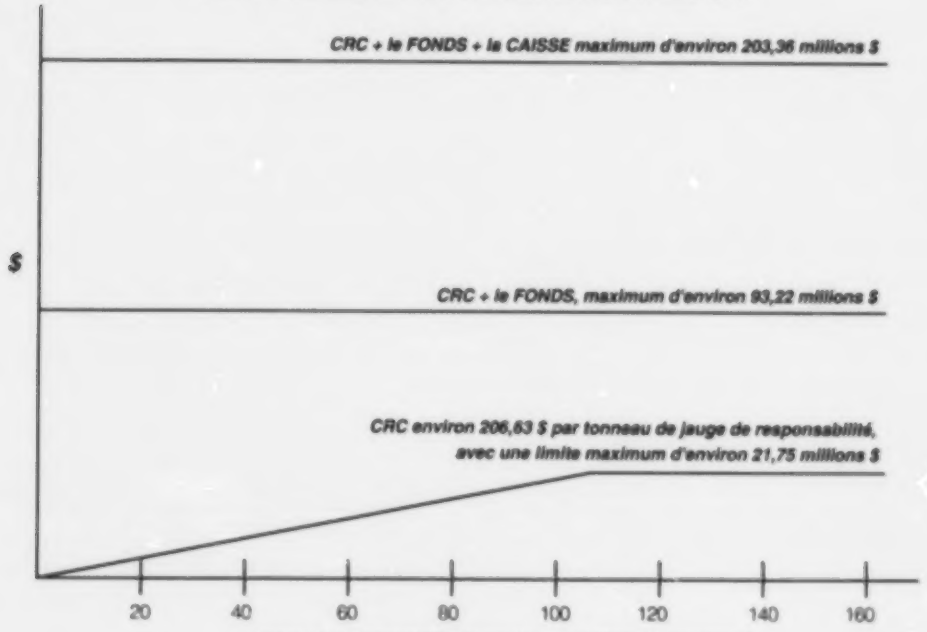
8. Le 24 avril 1989, sont entrées en vigueur au Canada, la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile, pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CRC) et la

[1] Entre le 15 février 1972 et le 1er septembre 1976, une contribution de 15 cents était prélevée et encaissée pour chaque tonne d'une cargaison en vrac d'hydrocarbures, importée au Canada sur un navire ou expédiée d'un endroit au Canada. Le montant total des contributions perçues, porté au crédit de la Caisse des réclamations s'élevait à 34 866 459,88 $.

Illustration 1

Partie XVI de la Loi sur la marine marchande du Canada — indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, découlant d'un événement mettant en cause un navire-citerne chargé

(en dollars canadiens en fonction de la valeur du DTS le 31 mars 1991)


CRC + le FONDS + la CAISSE maximum d'environ 203,36 millions $
$
CRC + le FONDS, maximum d'environ 93,22 millions $
CRC environ 206,63 $ par tonneau de jauge de responsabilité, avec une limite maximum d'environ 21,75 millions $
20
40
60
80
100
120
140
160
Jauge de responsabilité du navire - en milliers de tonneaux*

1. La Convention de 1969 sur la responsabilité civile (CRC) garantit une indemnisation limitée à un maximum d'environ 21,75 million $.
2. Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocardures (Le FONDS) et la CRC garantissent une indemnisation totale limitée à un maximum d'environ 93,22 million $.
3. La caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (La CAISSE), le FONDS et la CRC garantissent une indemnisation globale limitée à un maximum d'environ 203,36 millions $ pour un événement mettant en cause un navire-citerne chargé.

NOTA : En cas de rejets provenant d'un navire-citerne chargé, la CAISSE garantit jusqu' à 110 142 000 $ (suivant le rajustement de l'exercice financier commençant le 1er avril 1991) en sus des sommes disponibles provenant du FONDS et de la CRC. La CAISSE peut également servir à indemniser certaines demandes faites à la suite de rejets d'hydrocarbures provenant de navires autres que des navires-citernes chargés, de pertes de revenus à la pêche ou de fuites ou rejets provenant de sources non identifiées.

* Selon la définition donnée à l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention sur le Fonds). Par conséquent, le même jour, le Canada est devenu un membre du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le Fonds) instauré d'après la Convention sur le Fonds.

9. Ensemble, les deux Conventions permettent de disposer d'un maximum de 93,22 millions $, pour indemniser des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures provenant de rejets de pétroliers chargés.

10. L'illustration 1 met en évidence l'interdépendance existant entre les deux Conventions et la Caisse d'indemnisation.

3. Contributions au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Le Fonds international est alimenté par des contributions évaluées d'après les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçues dans des états membres. Les contributions sont déterminées en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues au cours de l'année civile précédante. Par "hydrocarbures donnant lieu à contribution" on entend le pétrole brut et le fuel-oil lourd (fuel numéro 4 ou plus lourd, selon les normes de l'American society for testing and materials). Dans la plupart des états membres, les contributions sont déterminées et payées par les personnes qui ont reçu annuellement, transportées par mer, des quantités totales d'hydrocarbures supérieures à 150 000 tonnes que ce soit à l'importation ou au cabotage national.

Toutefois au Canada c'est la Caisse qui s'acquitte de l'obligation de déclarer par écrit les quantités reçues d'hydrocarbures donnant lieu à contribution et de payer la contribution annuelle du Canada, déterminée chaque année par le Fonds.

Au nom du Canada, l'administrateur de la Caisse a l'obligation légale de déclarer par écrit, au directeur du Fonds international, les quantités d'hydrocarbures, donnant lieu à contribution, reçues par mer dans des endroits au Canada. Conformément au règlement de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, entrée en vigueur le 18 janvier 1990, les renseignements prescrits sont fournis à la Caisse, par Statistique Canada en ce qui concerne les importations et par les personnes recevant les hydrocarbures.

L'industrie s'est montrée des plus obligeante en nous fournissant les renseignements prescrits.

Pour sa deuxième année en qualité de membre, la contribution du Canada au Fonds international a été évaluée à 49 161,28 $, somme qui a été versée en janvier 1991.

4. L'assemblée et le comité exécutif du Fonds international

Entre le 24 et le 27 septembre 1990, se sont tenues en même temps à Londres, Angleterre, les 24e et 25e sessions du comité exécutif et la 13e session de l'assemblée du Fonds international.

L'assemblée

À l'assemblée du Fonds, une réunion rassemblant tous les états membres, la délégation canadienne était conduite par l'administrateur. L'assemblée prit acte du rapport du commissaire aux comptes, adopta le budget pour 1991 et fixa le montant de la contribution annuelle de 1990.

Le Canada fut réélu membre du comité exécutif pour un second mandat. Il fut décidé de former un groupe de travail siégeant entre deux sessions, en vue de prendre en considération le développement futur du régime international existant sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures, constitué conformément aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 sur le Fonds d'indemnisation (voir aussi le paragraphe 5).

Le comité exécutif

À sa 24e session, le comité examina un événement canadien intéressant qui s'était produit avant que le Canada ne soit membre du Fonds. La question était de savoir si le Fonds international pouvait être rendu responsable de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, subis après que le Canada ait adhéré au Fonds international mais résultant d'un événement qui s'était produit avant que la Convention sur le Fonds n'entre en vigueur au Canada (pour plus de détails, voir aux paragraphe 10.2 l'accident du CZANTORIA).
À la 25e session du comité, le président et le vice-président ont été réélus pour la prochaine année.

Le 14 mars 1991, ont eu lieu conjointement à Londres, la première réunion du groupe de travail et la 26e session du comité exécutif. Le comité écouta attentivement le premier rapport du directeur à propos de l'événement majeur s'étant produit au Canada à la suite de l'échouement le 16 octobre 1990, de l'asphaltier RIO ORINOCO, sur la côte sud de l'île Anticosti (pour plus de détails, voir le paragraphe 10.16).

5. Le Groupe de travail du Fonds international

À Londres en mai 1984, deux Protocoles modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds international, furent adoptés. Ces Protocoles devraient garantir des plafonds d'indemnisation plus élevés qu'à l'heure actuelle et accroître le champ d'application des Conventions.

En 1990, aucun des Protocoles n'était entré en vigueur. Étant donné l'adoption en août 1990 de l'United States Oil Pollution Act 1990 [Loi des États-Unis de 1990 relative à la pollution par les hydrocarbures] (qui n'autorisait nullement les États-Unis à ratifier les Protocoles de 1984) il y avait peu de chance pour que les Protocoles de 1984 puissent entrer en vigueur, dans un avenir prévisible.

Les 13 et 14 mars 1991, le groupe de travail présidé par A.E.H. Popp, C.R. avocat-général principal, amirauté et droit maritime du ministère canadien de la justice, s'est réuni pour la première fois à Londres. L'administrateur de la Caisse d'indemnisation faisait office de conseiller auprès de la délégation canadienne. Vingt-quatre états membres assistaient aux réunions et sept autres états étaient représentés en qualité d'observateurs.

Les trois éléments du mandat du groupe de travail étaient les suivants:

Se pencher sur le développement futur du système intergouvernemental de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en examinant:

a) Les perspectives d'entrée en vigueur des Protocoles de 1984, modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds;

b) S'il serait possible de faciliter l'entrée en vigueur du contenu des Protocoles de 1984, en modifiant les dispositions relatives à leur entrée en vigueur.

c) Quelles sont les dispositions fondamentales des Conventions en vigueur et des Protocoles de 1984 qui semblent mettre en question la validité de ces instruments à l'avenir, y compris l'examen du système de contribution actuel.

L'article 30 du Protocole de 1984 sur le Fonds international stipule que pour entrer en vigueur, le Protocole doit être ratifié par au moins 8 états et que ceux-ci doivent avoir reçu entre eux, au moins 600 000 000 de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, au cours de l'année précédante.

Le groupe de travail examina le mandat susmentionné et rapidement arriva à la conclusion que si les Protocoles de 1984 n'étaient pas ratifiés par les États-Unis, il était utopique d'envisager qu'ils puissent entrer en vigueur, tels qu'ils sont rédigés à l'heure actuelle.

La plupart des délégations ont proposé que l'on réduise à 400 ou 500 millions de tonnes, le tonnage requis (600 000 000 de tonnes) pour l'entrée en vigueur de ce Protocole.

Deux autres sujets furent aussi discutés:

a) une proposition visant à fixer un plafond ou limite aux contributions d'un état membre et;

b) une proposition visant à réexaminer la définition de "dommage dû à la pollution" contenue dans les Protocoles de 1984, compte tenu de lois nationales existantes et de jurisprudences récentes.

Au cours de la réunion, des directives furent données au secrétariat du Fonds international pour qu'il prépare des documents sur diverses questions. Le groupe de travail prit des dispositions pour se réunir de nouveau à Londres, du 17 au 19 juin 1991.

6. Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin

Dans mon rapport annuel 1989-90, je fais état de la constitution, par le premier ministre, en juin 1989, de ce comité. Ses membres étaient:

David Brander-Smith, C.R. (président)
Denise Therrien, Ing.
Stan Tobin

Leur mission consistait, à examiner des mesures permettant d'assurer le transport en toute sécurité d'hydrocarbures et de produits chimiques à bord de navires-citernes et de barges, dans les eaux et les zones de pêche canadiennes et à réviser également, la législation canadienne et les Conventions internationales traitant de responsabilité et d'indemnisation en cas de rejets d'hydrocarbures. Le 24 novembre 1990, le rapport final du comité, contenant 107 recommandations a été soumis au gouvernement et publié le 2 novembre 1990.

Parmi les recommandations, six très importantes intéressent ou engagent la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires:

2.1 *Le ministre des Transports devrait imposer immédiatement une taxe de 2 $ par tonne sur tous les hydrocarbures et produits pétroliers transportés dans les eaux canadiennes. La taxe devrait être versée à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires dont l'utilité devrait être étendue afin d'accélérer le remplacement de la flotte sous pavillon canadien par des navires à double-coque et de financer l'achat de matériel et la recherche sur les technologies d'intervention en cas de rejets d'hydrocarbures.*

3.1 *Des Fonds suffisants prélevés sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse) devraient être alloués, afin de pouvoir financer sur une période de sept ans, un cinquième des dépenses de remplacement de la flotte sous pavillon canadien, par des navires à double-coque, renforcés pour les glaces. Il serait préférable que ces nouveaux navires soient construits dans des chantiers navals canadiens.*

3.2
- *En vue d'encourager l'exploitation de navires à double-coque, il faudrait que la taxe prélevée sur chaque tonne d'hydrocarbures transportés dans les eaux canadiennes, soit réduite de moitié pour les navires à double-fond et soit supprimée pour ceux à double-coque.*
- *Le Canada devrait exiger que d'ici 10 ans, tous les navires-citernes et les chalands-citernes entrant dans ses eaux, soient à double-coque.*

4.3 *Au cours des cinq prochaines années afin d'élever la capacité régionale de nettoyage à un niveau minimum acceptable, il faudrait investir de 150 à 200 millions de dollars. Le mandat de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollutions, par les hydrocarbures, causée par les navires, devrait être révisé afin de permettre aux coopératives d'intervention des industries et à la garde côtière canadienne, de disposer de crédits d'investissement, pour acquérir le matériel de prévention indispensable.*

4.12 *Afin de pallier au manque sérieux de connaissances et de technologie, il faudrait porter immédiatement à 10 millions de dollards les fonds destinés à la recherche et au développement au Canada, dans le cadre de rejets à la mer et augmenter progressivement ces fonds chaque année afin de disposer de 20 millions de dollars en 1995; la contribution de l'industrie à ces fonds devant être prélevée à même la Caisse d'indemnisation.*

5.5 *Que la législation actuelle soit modifiée pour faire en sorte que les dispositions de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires s'appliquent à tous*

les navires se trouvant dans les eaux visées par les dispositions de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

À la lumière de ces recommandations, il faut avoir à l'esprit, qu'à l'heure actuelle, rien dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) n'autorise à:

(a) Imposer une taxe, quelle qu'elle soit, de 2 $ par tonne, ou imposer une taxe sur tout produit pétrolier transporté dans les eaux canadiennes;

(b) Utiliser la Caisse d'indemnisation pour financer, en partie, le remplacement des navires-citernes et chalands-citernes canadiens à coque unique, par des navires à double-coque.

(c) Réduire de moitié la taxe à payer par les navires à double-fond ou à la supprimer pour ceux à double-coque;

(d) À financer l'achat de matériel et la recherche sur les technologies d'intervention en cas de rejets d'hydrocarbures.

(e) Appliquer les dispositions de la Caisse d'indemnisation à tous les navires se trouvant dans les eaux arctiques.

En conséquence, la mise en oeuvre *des* recommandations applicables à la Caisse d'indemnisation, devrait nécessiter d'*importantes modifications* à la partie XVI de la L.M.M.C. Généraliser l'application des dispositions de la Caisse d'indemnisation, aux eaux arctiques obligerait à modifier le régime de responsabilité et d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires se trouvant dans ces eaux.

7. Groupe international de clubs de protection et d'indemnisation (P. & I. Clubs)

En juillet 1990, afin de faciliter un prompt remboursement des droits à indemnisation découlant d'événements ayant causé une pollution par hydrocarbures, l'administrateur et le groupe international de clubs de protection et d'indemnisation, ont conclu un accord précisant que chaque partie, devrait se faire part, rationnellement, dès que possible, de tout événement survenu dans les eaux canadiennes ou à proximité, qui risque de provoquer des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et dans la mesure du possible, devrait coopérer mutuellement pour y parvenir.

Cet accord ne porte pas atteinte aux droits de la Caisse d'indemnisation et ne s'applique pas, au cas où ses intérêts seraient incompatibles avec ceux du propriétaire de navire ou de son assureur.

8. TOVALOP et CRISTAL

Après que le Canada ait adhéré à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création d'un Fonds international, j'ai participé cette année à plusieurs réunions à propos de l'application, de ces plans privés volontaires dévolus à la pollution par les hydrocarbures, à des rejets d'hydrocarbures dans les eaux canadiennes. Les réunions ont eu lieu à Ottawa, le 20 décembre 1990 et le 21 février 1991 et à Londres le 15 mars 1991.

La Fédération internationale des armateurs pétroliers pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures (ITOPF) a été fondée en 1969 en vue principalement d'administrer le plan de contribution volontaire des armateurs pétroliers au Fonds de responsabilité, pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (TOVALOP) et son pendant, autre accord volontaire de l'industrie, connu sous l'appellation de CRISTAL (contribution de participation par les propriétaires de cargaisons de pétrole, au Fonds de responsabilité supplémentaire, pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures).

Bien que ces réunion aient aidé à élucider de nombreuses questions, aucun consensus ne s'est dégagé quant à savoir si oui ou non, ces plans volontaires assurent une indemnisation supplémentaire, en sus de celle offerte par la Convention de 1971 sur le Fonds international et par la Caisse d'indemnisation, en cas de rejets provenant d'un pétrolier se trouvant dans les eaux canadiennes.

9. Conférence internationale de 1991 sur les rejets d'hydrocarbures

Du 4 au 7 mars 1991 s'est tenue à San Diégo, Californie, la 12e conférence biennale sur les rejets d'hydrocarbures, la plus importante de tous les temps. La conférence s'est tenue sous l'égide de l'American Petroleum Institute, de la garde côtière des Etats-Unis et de l'agence américaine de la protection de l'écologie.

La conférence accepta une étude préparée par l'administrateur de la Caisse et le directeur des services techniques, intitulée "Ship-source Oil Pollution Fund — 20 Years of Canada's Experience". ("Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires: 20 ans d'experience canadienne.") Vous pouvez obtenir des exemplaires de cette étude, présentée le 6 mars 1991, en vous adressant à:

La Caisse d'indemnisation des dommages
dus à la pollution, par les hydrocarbures,
causée par les navires
270, rue Albert — Pièce 900
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

10. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures

10.1 Pétrolier SOUTH ANGELA (1988)

Depuis mon dernier rapport, l'administrateur, conformément aux dispositions de l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, a été appelé à se constituer partie à une action intentée en cour fédérale du Canada, par la Couronne. Par cette action, la Couronne demande le paiement de créances s'élevant à 15 832,28 $ et 234 396,58$ pour des frais et débours encourus à la suite de rejets d'hydrocarbures les 6 et 7 mars 1988, dans les eaux de la baie Placentia (Terre-Neuve), provenant du pétrolier SOUTH ANGELA de 59 353 T.X. de J.B.

Étant donné que le propriétaire du navire à verser une caution permettant de payer la créance de la Couronne, au cas où il serait rendu responsable, il est peu vraisemblable qu'il soit exigé de la Caisse d'indemnisation d'avoir à payer tout ou partie de cette créance.

Dans une seconde action, intentée par des pêcheurs, également devant la cour fédérale du Canada, l'administrateur ne s'est pas constitué partie. J'ai été informé que les pêcheurs avaient dû payer des frais judiciaires considérables au cours de leur poursuite en justice pour faire valoir leur créance à l'encontre du SOUTH ANGELA. L'armateur n'a fait aucune proposition pour régler à l'amiable leur créance relative à ces frais.

Au cours de cette année en question, la Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune demande de paiement de ces frais. Si les pêcheurs choisissent de déposer une demande d'indemnisation auprès de la Caisse, elle sera examinée conformément aux dispositions applicables de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, en vigueur *au moment de l'événement*. Ne connaissant pas tous les détails et circonstances de la demande d'indemnisation, il n'est pas évident qu'un pêcheur devrait ou pourrait se voir rembourser une créance par le Fonds international.

10.2 CZANTORIA (1988)

Le 7 mai 1990, conjointement avec l'administrateur agissant en qualité de partie selon la Loi, deux actions en justice ont été intentées auprès de la cour fédérale du Canada. Le motif de ces deux actions découlait d'un déversement d'hydrocarbures le 8 avril 1988, aux installations du terminal pétrolier de St. Romuald (Québec), par le navire-citerne CZANTORIA de 81 197 TX de J.B., battant pavillon libérien.

Étant donné que l'événement s'est produit avant l'entrée en vigueur de la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, toute demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation doit être réglée aux conditions de l'ancienne partie XV de la Loi.

La première action en justice contre le CZANTORIA fut entreprise par le propriétaire du terminal, faisant état de pertes d'un montant supérieur à 2 500 000 $ et la seconde action fut intentée par la Couronne, contre le navire et ses armateurs, au sujet d'une créance pour frais et débours d'un montant de 338 867,84 $.

Étant donné qu'une caution très élevée avait été versée afin de couvrir les deux créances, il est

peu probable qu'un recours puisse être adressé à la Caisse d'indemnisation, pour que soit remboursé tout ou partie des créances alléguées. Pour le moment, les avocats chargés de ces deux actions, ont convenu qu'il n'était pas nécessaire que la Caisse d'indemnisation entreprenne des démarches à ce sujet et que si la situation venait à changer, un préavis raisonnable serait donné.

Le directeur du Fonds international, en tant que partie, s'était aussi engagé dans cette première action en dépit du fait que l'événement se soit produit environ onze mois avant que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds international n'entrent en vigueur au Canada. Le comité exécutif du Fonds international avait jugé que ces Conventions ne s'appliquaient nullement à un événement qui s'était produit avant leur entrée en vigueur dans l'état où avait eu lieu le dommage et que par conséquent, dans ce cas, personne n'était en droit d'obtenir une indemnisation de la part du Fonds international. En tant que membre du comité exécutif, le Canada appuyait cette décision. Après quelques atermoiements, les poursuites judiciaires, engagées contre le Fonds international, ont maintenant cessé.

À l'appui de sa prise de position au sein du comité exécutif, le Canada a fait valoir les points de vue suivants:

1. L'événement a eu lieu presqu'un an avant que la Convention portant création du Fonds n'entre en vigueur au Canada, le 24 avril 1989. Le plus gros des dommages s'est produit avant cette date.

2. Autant que je sache, la demande d'indemnisation formulée par le plaignant, auprès du Fonds international n'est qu'une mesure de protection. La limite de responsabilité du propriétaire du navire semble être bien supérieure au montant total des créances.

3. Il est peu vraisemblable que cette affaire resurgisse au Canada.

4. Les dispositions transitoires de la *Loi sur la marine marchande du Canada* n'étaient pas destinées à élargir le champ d'application de la Convention.

5. Les circonstances dans lesquelles le Fonds international peut être rendu responsable sont indiquées très explicitement dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* et ne le sont qu'aux termes de la Convention elle-même. L'article 699 de la Loi est particulièrement explicite, c'est la Convention qui régit la responsabilité du Fonds international et non pas la Loi. Si les dispositions du Fonds ne s'appliquent pas aux dommages résultant d'événements se produisant avant l'entrée en vigueur au Canada, de la Convention portant création du Fonds, dans ce cas la législation canadienne ne peut modifier cette interprétation.

6. Pour toutes ces raisons, le Canada a appuyé l'interprétation faite par le directeur du Fonds international, à propos de la Convention portant création du Fonds.

10.3 Barge pétrolière NESTUCCA (1988)

Ce rejet d'hydrocarbures qui a débuté le 23 décembre 1988, avait deux particularités sortant de l'ordinaire:

a) Le fuel-oil s'était déversé dans les eaux des États-Unis mais avait causé des dommages, dus à la pollution par les hydrocarbures, au Canada et dans les eaux canadiennes.

b) La responsabilité de la Caisse d'indemnisation et celle du propriétaire du remorqueur et de la barge étaient régies par des dispositions surannées de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Même si la Caisse d'indemnisation a accusé réception de 15 demandes d'indemnisation qui lui ont été adressées pour des pertes de revenus à la pêche, à la suite de la fermeture de deux zones de pêche, sur la côte ouest, au large de l'île de Vancouver, il n'existe aucune autorisation dans la loi permettant de payer ces demandes, à moins que l'on ne puisse prouver que le pêcheur n'a pas été en mesure de recouvrer ses pertes auprès du propriétaire du navire ayant causé ces rejets d'hydrocarbures.

Le 4 décembre 1990, s'ouvrait, devant le tribunal de district américain de l'Orégon, l'audience de la première étape du procès permettant, de déterminer la responsabilité du propriétaire du

remorqueur et de la barge et de savoir s'il pouvait limiter sa responsabilité en exécution de la loi applicable des États-Unis. Le procès dura 5 jours.

Le 24 janvier 1991, le juge James A. Redden du tribunal de district des États-Unis rendit un jugement sans équivoque, considérant que:

(a) Le propriétaire du remorqueur et de la barge ne pouvait être exempté de sa responsabilité pour les dommages causés par les rejets d'hydrocarbures.

(b) Ce propriétaire ne pouvait se prévaloir du droit de limiter sa responsabilité en exécution de la loi des États-Unis sur la limitation de responsabilité.

À l'appui de ce jugement, le tribunal a considéré les points de fait suivants:

a) La traversée entreprise en hiver par le remorqueur OCEAN SERVICE et la barge pétrolière NESTUCCA pouvait laisser présager du gros temps et le franchissement à quatre reprises de barres dangereuses à Gray's Harbour et à l'entrée du fleuve Columbia.

b) Le fuel-oil transporté par la barge présentait un risque considérable au cas où un rejet se produirait.

c) L'importance de toutes les preuves matérielles fournies au tribunal a permis d'établir que le câble de remorque était défecteux et que le propriétaire du remorqueur s'était montré négligent lors de l'entretien et de l'inspection de ce câble.

d) Le propriétaire du remorqueur a négligé de respecter l'application de la réglementation visant les périodes maximum de 12 heures de quart autorisées, pour son équipage.

e) Le propriétaire du remorqueur s'est montré négligent en omettant, d'embarquer des officiers et des membre d'équipage expérimentés et d'instaurer des méthodes raisonnables d'inspection des câbles de remorque.

La seconde étape du procès qui permettra au tribunal d'évaluer le montant des dommages, est prévue en juillet 1991. Toutefois, une injonction du tribunal du 29 mars 1991, prévoyait une réunion en vue d'un règlement amiable et stipulait que tous les demandeurs particuliers désirant déposer des demandes d'indemnisation pour des dommages, devraient le faire avant le 29 mai 1991.

10.4 Porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN (1989)

Le 30 janvier 1989, le porte-conteneurs NEW ZEALAND CARIBBEAN de 19 613 TX de J.B., immatriculé au Vanuatu, appartenant à un armateur libérien et géré depuis Londres en Angleterre, a heurté le quai à Versatile Pacific Shipyards, Vancouver nord (C.B.).

À la suite de ce heurt, le côté bâbord de la caisse journalière à mazout du navire fut déchiré, déversant dans le port de Vancouver du mazout de soute. Le 16 âout 1989, la société du port de Vancouver intenta un procès devant la cour fédérale du Canada, contre le navire et d'autres personnes pour des dommages non précisés.

L'administrateur, conformément aux dispositions de l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, s'était selon la loi, constitué partie au procès. Il a été convenu que jusqu'à nouvel avis, il n'était pas nécessaire que la Caisse d'indemnisation entreprenne de plus amples démarches. Au 31 mars 1991, aucun avis n'a été reçu.

10.5 Navire-citerne HAPPY SITANI (1989)

Le 11 avril 1989, alors qu'il était amarré le long de l'apponterment Ultramar à Saint Romuald (Québec), le navire-citerne de 60 337 TX de J.B. HAPPY SITANI battant pavillon norvégien, déversait du mazout de soute dans le fleuve Saint-Laurent.

Afin de retenir et de récupérer le mazout déversé, la garde côtière canadienne et la société du port de Québec, de concert avec le propriétaire du navire, prirent des dispositions indispensables.

Pour couvrir ses frais et débours qui s'élèveraient à 20 118,40 $, la garde côtière canadienne a obtenu de la part du P & I Club, la promesse que le navire s'engageait à verser au maximum 30 000 $ pour faire face à la responsabilité légale du propriétaire du navire,

aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Étant donné que le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas encore payé les demandes d'indemnisation de la garde côtière canadienne, la Couronne a entamé un procès devant la section de première instance de la cour fédérale du Canada, à l'instar de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation, constitué partie, selon la loi.

Dans ce cas, la responsabilité de la Caisse d'indemnisation est régie par les précédentes dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (ancienne partie XV) car l'événement s'était produit juste avant que la nouvelle partie XVI, entre en vigueur, le 24 avril 1989.

De toute façon, étant donné qu'il existe une caution suffisante pour payer la totalité de la créance de la garde côtière canadienne, il est peu probable qu'une demande d'indemnisation soit présentée à la Caisse d'indemnisation.

10.6 Navire TOVE COB (1989)

Le 26 avril 1989, le navire TOVE COB de 11 102 TX de J.B. battant pavillon de Singapoure, a déversé une certaine quantité de suif réchauffé, dans le bassin de Petro Canada à Clarkson (Ontario). Afin de retenir et récupérer le suif répandu dans les eaux et sur le littoral du port, le propriétaire du navire et la garde côtière canadienne prirent des dispositions indispensables. Dans l'éventualité où le navire serait tenu de payer les frais et débours encourus, l'assureur du propriétaire du navire, la Newcastle Protection and Indemnity Association, accepta de verser une caution maximum de 100 000 $, destinée à rembourser les frais de la garde côtière canadienne.

Le 14 novembre 1990, en vue de recouvrer des frais et débours encourus par la garde côtière canadienne, s'élevant à 124 088,60 $, le procureur général suppléant du Canada, engagea un procès devant la section de première instance de la cour fédérale du Canada. Le 22 novembre 1990, afin de respecter les dispositions de l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* un exemplaire du titre établissant la créance, m'a été remis.

À ce moment là, il avait été convenu qu'il n'était pas nécessaire que l'administrateur entreprenne d'autres démarches dans ce procès.

Par la suite, j'ai été avisé que l'affaire avait été réglée à l'amiable avec le propriétaire du navire, sans avoir recours à la Caisse d'indemnisation et que par conséquent les poursuites engagées, cesseraient.

10.7 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Rocky Bay (Nouvelle-Écosse) (1989)

Le 11 juin 1989 vers midi, un rapport signalait que du mazout de soute C, se dirigeait vers la côte à Bay of Rocks, île Madame, comté de Richmond (Nouvelle-Écosse). Un second rapport confirmait qu'il y avait du mazout sur la plage de Rocky Bay. Des échantillons furent pris mais la source était inconnue. Le lendemain matin, le nettoyage commençait. Vingt-neuf sacs de débris imprégnés de mazout ont été remplis sur les plages de Martinique et Pondmille (île Madame). Les plages ont été inspectées par la suite et aucune trace de mazout n'a été trouvée.

À l'époque, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à la Caisse d'indemnisation mais plus d'un an après, le 3 juillet 1990, la garde côtière canadienne envoyait à la Caisse une demande d'indemnisation s'élevant à 1 239,81 $.

Il était manifeste que davantage de documents et de renseignements seraient nécessaires pour permettre d'évaluer correctement la demande. Quelques uns de ces documents et renseignements ont été présentés au tout début de 1991. Au 31 mars 1991, la demande était toujours à l'étude.

10.8 Rejets non identifiés d'hydrocarbures à Gabarus (Nouvelle-Écosse) (1989)

Dans mon rapport l'année dernière, je décrivais ce que j'appelais des rejets non identifiés d'hydrocarbures affectant le port de Gabarus et les dispositions prises par la garde côtière canadienne pour les récupérer et pour éviter de plus amples dommages. En conséquence de ces rejets d'hydrocarbures, j'ai réussi, conformément aux dispositions des articles 710 et 711 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, à régler à l'amiable les demandes d'indemnisation d'un pêcheur local de homards et d'une usine locale de traitement de produits de la mer.

Au cours de l'exercice financier 1990-91, une demande d'indemnisation a été présentée au nom de la garde côtière canadienne. Elle correspond aux frais et débours engagés pour tenter de récupérer les rejets d'hydrocarbures. La demande d'indemnisation présentée le 3 juillet 1990, s'élevait à 16 548, 98 $. Après examen, il fut jugé nécessaire de réclamer davantages de documents et de renseignements, pour pouvoir évaluer correctement la demande d'indemnisation. À la fin de l'exercice financier, la demande était toujours à l'étude.

10.9 Navire TRIDENT DELTA (1989)

Le 17 août 1990, la société du port de Vancouver engageait des poursuites judiciaires devant la cour fédérale du Canada, contre le navire TRIDENT DELTA de 15 122 TX de J.B., immatriculé au Koweit et contre d'autres personnes, pour des dommages non précisés, causés par des rejets d'hydrocarbures provenant de ce navire, alors qu'il était amarré au quai de la darse BURLINGTON NORTHERN, dans le port de Vancouver.

Dans ce procès, l'administrateur s'était constitué partie, selon la loi mais le 26 octobre 1990, j'ai été avisé que la créance de la société du port de Vancouver avait été désintéressée et que la poursuite judiciaire avait été abandonnée.

10.10 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, à Sooke (Colombie-Britannique) (1989)

Le jeudi 23 novembre 1989, au petit matin, un pilote d'hélicoptère de la garde côtière canadienne observait une vaste nappe de mazout dans le port de Sooke sur la côte sud-ouest de l'île de Vancouver. À la suite d'enquêtes plus approfondies, il semblait que ce mazout provenait d'un navire inconnu.

Le jour suivant, la direction de la sécurité des navires de la garde côtière canadienne, menait une enquête sur un navire qui aurait pu être le responsable de ce rejet d'hydrocarbures. À la suite de l'enquête et d'un examen des registres d'embarquement du combustible prélevé à bord, rien ne permettait de penser que ce navire avait déchargé du mazout le long du bord. Des échantillons du combustible du navire et de la nappe de mazout avaient été prélevés mais l'analyste fut incapable de conclure que les produits analysés étaient de même provenance.

En mars 1991, la garde côtière canadienne présentait une demande d'indemnisation s'élevant à 84 551,90 $ pour ses frais et débours encourus lors de cet événement.

Cette demande était encore à l'étude à la fin de l'exercice financier 1990-91.

10.11 Vraquier LOK PRATIMA (1990)

Vers le 3 avril 1990, le vraquier LOK PRATIMA de 15 972 TX de J.B., battant pavillon indien, embarquant du mazout de soute dans son ballast de double-fond 5 tribord, déversa accidentellement à l'eau ce mazout, au terminal ou aux abords du terminal du silo à grain Pioneer, dans le port de Vancouver. Le 16 août 1990, la société du port de Vancouver engageait des poursuites judiciaires devant la section de première instance de la cour fédérale du Canada, contre le navire et son propriétaire, pour des dommages non précisés. Afin de respecter les dispositions de l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada,* l'administrateur, selon la loi, s'était constitué partie et intervenait en tant que tel. Jusqu'à nouvel avis, en accord avec les avocats de deux parties, il n'a pas été jugé indispensable que la Caisse d'indemnisation entreprenne d'autres démarches en la matière. Au 31 mars 1991, aucun avis n'a été reçu.

10.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures, à Wedgeport (Nouvelle-Écosse) (1990)

Dans la matinée du 18 janvier 1990, un rapport signalait une nappe de mazout à la surface de l'eau au nouvel appontement du gouvernement dans le port de Wedgeport et l'on craignait qu'un changement dans la direction des vents, puisse pousser la nappe vers les viviers à homards tout proches.

Selon les dires, la nappe de mazout était un mélange de diesel-oil, de liquide hydraulique et d'eau de vidanges de cales machines. La direction de la sécurité des navires de la garde côtière a mené une enquête pour tenter de découvrir la source du rejet d'hydrocarbures. Étant donné qu'à ce moment un très grand nombre de navires de pêche (probablement 50,

selon la garde côtière canadienne) se trouvait dans le port, et que tous se ravitaillaient en combustible aux mêmes installations, il n'était pas question de prélever des échantillons. Il n'existait aucune preuve, attestant que les hydrocarbures ne provenaient pas d'un navire.

Le 27 août 1990, la garde côtière canadienne présentait une demande d'indemnisation s'élevant à 3 282,82 $ pour des frais et débours encourus pour récupérer le mazout et empêcher d'autres dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Au 31 mars 1991, aucune autre demande d'indemnisation n'a été présentée.

Afin de pouvoir évaluer correctement la demande d'indemnisation de la garde côtière canadienne, d'autres renseignements et documents ont été exigés, qui ne nous étaient pas encore parvenus en fin d'année.

10.13 Abordage du navire de pêche ARCTURUS par le vraquier RUBIN LOTUS (1990)

Ce rejet d'hydrocarbures s'est produit dans le port de Vancouver, le 23 février 1990, à la suite d'un abordage. Alors qu'il était amarré au poste No 3 du terminal VANTERM, le navire de pêche ARCTURUS de 2 603 TX de J.B., battant pavillon polonais, a été abordé par le vraquier RUBIN LOTUS de 21 947 TX de J.B., battant pavillon du Vanuatu. La société du port de Vancouver engagea une poursuite judiciaire, devant la cour fédérale du Canada, contre les deux navires, leurs propriétaires et leurs capitaines. Le propriétaire du RUBIN LOTUS a versé une caution. Au 31 mars 1991, l'administrateur ne s'était pas encore constitué partie au procès et aucune démarche n'a été entreprise à ce sujet.

10.14 Rejets d'hydrocarbures dans le port de St. John's

Dans la matinée de 10 mai 1990, quoique les preuves ne soient pas convaincantes, le navire-usine PROFESSOR BARANOV de 10 155 TX de J.B. a déversé, environ deux barils d'hydrocarbures provenant de sa cale machine, dans le port de St. John's. Il paraîtrait que le PROFESSOR BARANOV était la propriété de Sovryr Flot, Moscou et était géré par l'Anglo-Soviet shipping co. ltd., représentée au Canada par Cansov Marine Products Ltd.

Un petit groupe de marins-pêcheurs côtiers déposa des demandes d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, en prétendant avoir subi des dommages, étant donné que les rejets d'hydrocarbures les avaient obligés à reporter à plus tard, leur préparation pour la saison 1990 de pêche aux homards. Afin de pouvoir traiter utilement leurs demandes d'indemnisation, j'ai écrit à chacun des pêcheurs, en les priant de me fournir des détails et des renseignements.

Une correspondance s'en suivit mais les pêcheurs ont été incapables de me fournir de plus amples renseignements décisifs, pour m'aider à évaluer correctement leurs demandes.

10.15 Bateau de pêche AMY & SISTERS (1990)

Le 20 juillet 1990, une quantité importante de diesel-oil a été déversée dans le port de Gabarus (Nouvelle-Écosse) par le bateau de pêche AMY & SISTERS de 12,36 TX de J.B. Le diesel-oil déversé se répendit à travers le port, polluant environ 61 caisses à claire-voie de homards vivants, propriété de deux pêcheurs de homards et d'une usine de traitement de produits de la mer.

Conséquence directe de cette pollution, le ministère de Pêches et Océans interdit la consommation de plus de 6 100 livres de homards vivants et ordonna qu'ils soient transportés au large et rejetés à la mer, conformément à la *Loi sur les pêcheries*.

En septembre, conformément aux dispositions de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada,* les demandes d'indemnisation ont été déposées auprès de la Caisse d'indemnisation, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Comme je suis tenu de le faire, j'ai mené mon enquête sur ces demandes, obtenant des preuves données sous serment, permettant d'évaluer les pertes, dommages, frais et débours encourus par les demandeurs. J'ai déterminé également le montant des intérêts auxquels les demandeurs avaient droit, d'après les dispositions de l'article 723 de la loi.

Les preuves fournies, établissaient à ma satisfaction que l'interdit de consommation des homards vivants résultait directement du déversement de fuel-oil par l'AMY & SISTERS et

que ces demandes d'indemnisation ne résultaient nullement en totalité ou en partie, d'une action, d'une omission ou d'une néglicence de la part des demandeurs. J'évaluai ces trois demandes d'indemnisation à un montant total de 23 413, 83 $, comprenant un intérêt et des frais. Des offres furent faites à chaque demandeur qui accepta. Le paiement de chaque règlement à l'amiable fut effectué le 31 décembre 1990.

Pour violation des dispositions du règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures, le propriétaire du bateau de pêche AMY & SISTERS fut poursuivi en justice et condamné à une amende.

Des démarches sont en cours en vue de recouvrer une partie ou la totalité des sommes versées aux trois demandeurs, aux droits desquels, l'administrateur est subrogé, aux termes des dispositions de l'article 711 de la loi.

10.16 Asphaltier RIO ORINOCO (1990)

Le 16 octobre 1990, vers 0430 heures, un rapport indiquait que l'asphaltier RIO ORINOCO de 5 999 TX de J.B., immatriculé aux iles Caïmans, chargé de 9 080 tonnes d'asphalte liquide, était échoué sur la côte sud de l'île Anticosti située dans le golfe du Saint-Laurent.

Le rapport indiquait que le navire-citerne était fermement échoué et que sa salle des machines était envahie par la mer. Une partie de son fuel-oil de soute s'était déversée et avait pollué la côte alors que son chargement était intact. Étant donné que d'après la Convention de 1971 sur la création du Fonds, l'ashpalte liquide est considéré comme hydrocarbures, je prévenais immédiatement le directeur du Fonds international, dès réception du premier rapport sur l'événement. Le jour suivant il m'informait qu'il était probable que le Fonds international prête son concours et qu'il était désireux de coopérer avec le propriétaire du navire et son assureur le club suédois de protection et d'indemnisation (P. & I.) conformément au Protocole d'accord signé entre le Fonds international et le groupe international des assureurs de protection et d'indemnisation (P. & I.). Le directeur m'informait également que le Fonds international avait demandé à l'ITOPF de se rendre sur les lieux de l'événement pour lui servir de conseiller technique et il me demandait de prévenir la garde côtière canadienne à ce sujet. Afin de procurer le plus de renseignements possible au Fonds international, la Caisse d'indemnisation lui fournissait régulièrement des exemplaires journaliers du rapport de situation, publié par la garde côtière canadienne.

Le 14 mars 1991, à la 26e réunion du comité exécutif du Fonds international, le directeur livrait son premier rapport sur cet événement. D'après ce rapport, il semblerait que le 16 octobre 1990 le RIO ORINOCO de 5 999 TX de J.B. transportant 9 000 tonnes anglaises d'asphalte, se soit échoué sur la côte sud de l'île d'Anticosti dans le golfe du Saint-Laurent, aux cours d'un voyage entre Curaçao aux Antilles Néerlandaises et Montréal. Le navire déversa environ 180 tonnes de fuel-oil, polluant gravement 10 km du littoral. La cause de l'échouement n'était pas autrement indiquée qu'en faisant allusion à des problèmes éprouvés par le navire, avec ses machines principales.

Malgré le mauvais temps, la garde côtière canadienne réussit à nettoyer les plages. Plusieurs tentatives furent faites par le propriétaire pour dégager son navire, sans succès. Le 18 novembre 1990, le navire fut déclaré perte totale virtuelle et peu de temps après son propriétaire informait la garde côtière canadienne qu'il était incapable de dégager le navire ou de décharger la cargaison.

Exerçant les pouvoirs que lui confèrent les dispositions de l'article 678 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le ministre des Transports, agissant par l'entremise de la garde côtière canadienne, fit effectuer plusieurs tentatives pour dégager le navire avant que l'hiver ne s'installe, en faisant valoir que le navire et sa cargaison constituaient un danger de pollution. Ces tentatives furent également vaines, en raison d'un mauvais temps exceptionnel. D'autres tentatives devraient être effectuées au cours de l'été 1991.

Le club P. & I. suédois (l'assureur du RIO ORINOCO), au nom des propriétaires du navire, a présenté au Fonds international, des demandes d'indemnisation s'élevant à 1 182 617 $, somme ayant servi au nettoyage et à la récupération des hydrocarbures, bien supérieure à la limite de responsabilité des armateurs. Le comité exécutif

a autorisé le directeur à régler à l'amiable ces demandes d'indemnisation.

Le comité était d'accord avec le directeur, sur le fait que ces opérations constituaient en principe "Les mesures de sauvegarde" définies dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, étant donné que leur objectif essentiel était d'éviter une plus ample pollution.

Il était manifeste qu'une autre demande substantielle d'indemnisation serait adressée au Fonds international, par la garde côtière canadienne. Il est fort possible que le premier fonds sur les créances majeures pour un événement canadien, sera établi par le Fonds international aux conditions des dispositions de l'article 12 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. La Caisse d'indemnisation devrait se charger de verser la contribution du Canada au fonds sur les créances majeures, intéressant le RIO ORINOCO, lorsqu'elle aura été déterminée.

10.17 Navire-citerne JAHRE SPRAY (1990)

Le 27 décembre 1990 le navire-citerne JAHRE SPRAY de 60 491 TX de J.B., battant pavillon norvégien, appareillait de la jetée de la raffinerie de Come-by-Chance (Terre-Neuve) lorsqu'une nappe de mazout fut aperçue sur l'eau, entre le navire et la jetée. L'ordre fut donné au navire-citerne d'aller au mouillage et d'attendre pour obtenir son autorisation d'appareiller. Environ 20 barils de pétrole brut avaient été déversés. Le navire fut inspecté, des échantillons prélevés et après remise de la part du club de protection et d'indemnisation (P. & I. Club) d'une lettre de garantie, le pétrolier fut autorisé à appareiller à 1530 heures.

Le personnel de la raffinerie récupéra sur la plage, environ 60 barils de débris et d'algues imprégnés de pétrole brut et les fit disparaître dans l'installation de traitement des déchets de la raffinerie.

D'après des indications, la raffinerie aurait encouru des frais et débours pour le nettoyage, s'élevant au maximum à 100 000 $. Il existe un désacord quant à savoir si oui ou non le pétrole brut provenait du navire-citerne.

Au 31 mars 1991, aucune poursuite judiciaire n'a été signifiée à la Caisse d'indemnisation.

10.18 Navire LUCIEN PAQUIN (1991)

Étant au mouillage No 6, le 3 mars 1991, le LUCIEN PAQUIN de 10 034 TX de J.B., immatriculé au Canada, a déversé environ 10 tonnes anglaises de fuel-oil intermédiaire, alors, qu'il embarquait du combustible transféré du navire-citerne IMPERIAL DARTMOUTH.

Le littoral aux alentours du port d'Halifax et des secteurs limitrophes a été sérieusement pollué.

L'Imperial Oil, aidée et surveillée par la garde côtière canadienne procéda au nettoyage de l'île McNab. Par la suite, un entrepreneur engagé par l'assureur du navire, prit le relais des opérations de nettoyage, aidé et surveillé par la garde côtière canadienne. Selon des indications, les frais et débours pour le nettoyage seraient très importants.

À la fin de l'année faisant l'objet de ce rapport, aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse.

11. État actuel de la Caisse d'indemnisation

Au cours de l'exercice financier 1990-1991, selon les directives de l'administrateur ou à sa demande, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, a:

a) Conformément aux dispositions des articles 706 et 707 de la loi, versé la somme totale de 185 257,98 $ comprenant les frais et débours suivants:

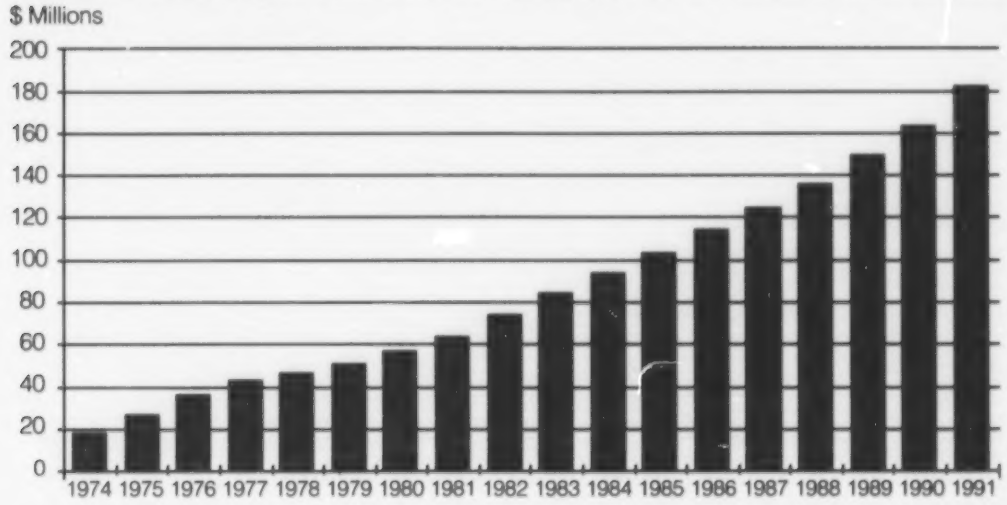
Honoraires de l'administrateur	64 575,00 $
Frais de justice ou de consultation	20 552,46 $
Services d'experts	27 625,00 $
Services de secrétaires	29 275,72 $
Frais de déplacement	11 123,75 $
Frais d'imprimerie	14 707,88 $
Frais de bureau	17 398,17 $

b) Conformément aux dispositions de l'article 701, l'administrateur a ordonné de verser au Fonds international, la somme suivante prélevée

Illustration 2

État de la Caisse

Valeur en dollars de la Caisse des réclamations / de la Caisse d'indemnisation



Solde créditeur de la Caisse des réclamations/de la Caisse d'indemnisation au 31 mars, de chaque année

sur la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par les navires, en exécution des dispositions des articles 10, 11 et 12 de la Convention de 1971, portant création du Fonds:

Contribution annuelle 1990: 49 161,28 $

c) Conformément aux dispositions des articles 710 et 711 de la Loi, l'administrateur a réglé à l'amiable les demandes d'indemnisation s'élevant à 23 413,83 $, découlant de rejets non identifiés d'hydrocarbures, à Gabarus (Nouvelle-Écosse) en juillet 1990.

Au cours de l'exercice financier faisant l'objet de ce rapport, les intérêts crédités à la Caisse d'indemnisation se sont élevés à 17 881 298,99 $. Au 31 mars 1991, le solde créditeur de la Caisse s'élevait à 182 406 456,37 $.

L'illustration 2 donne en détail, l'état des comptes de deux caisses, de 1974 à 1991.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à ma haute considération.

L'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causés par les navires,
Peter M. Troop